

けんしんシンガポールレポート

平成 30 年 2 月 13 日
長野県信用組合
シンガポール駐在員事務所

海運ハブ「シンガポール」

地理的優位性、政治の安定性などを背景とした「ハブ機能」を武器に発展を遂げてきたシンガポール。貿易依存度が高いシンガポールでは、海運・港湾事業は主要産業の 1 つであり、その中心であるシンガポール港は、世界 120 か国以上、600 の港と繋がる世界最大級の国際ハブ港として知られています。昨年、幸運にもシンガポール港を見学する機会に恵まれ、その一旦を垣間見ることができました。

今回は、シンガポール経済の礎でもあるシンガポール港やシンガポールの港湾政策等についてご紹介します。

【要旨】

- シンガポールは欧州・中東とアジア、太平洋とインド洋を結ぶ航路の要衝に位置。
- その地理的優位性を活かし、海運産業はシンガポールの主要産業の 1 つとして発展。また、シンガポール港は世界 120 か国以上、600 の港と繋がる世界最大級の国際ハブ港。
- 「世界港湾都市ランキング」(最新ランキング 2017 年 4 月)では、2012 年、2015 年調査に続き 3 回連続の総合首位。
- シンガポールの 2016 年のコンテナ取扱量は、首位の上海 3,713 万 TEU に次ぐ 3,090 万 TEU で世界第 2 位。
- シンガポールでは、85%が積み替え貨物であり、地理的優位性を活かした、港湾発展の歴史に沿ったものであることが特徴的。「国際ハブ港」としての存在を印象付けるものとなっている。
- シンガポールでは、港湾運営は民間企業 PSA、法令・規則の制定、航海安全、港湾環境等の制度面に関しては政府機関である海事港湾庁 (MPA : Maritime and Port Authority) が担当。業務範囲を官民で上手に住み分けて対応することで、質の高いサービスの提供を実現。
- アジア各国で工業化の進展や企業誘致のために港湾整備に力を入れていることも背景にあり、近年は近隣アジア諸国とのハブ港争いが激しさを増している模様。
- シンガポール政府も、「国際ハブ港」としての地位を維持するため、経済発展の礎である海運産業の進展を狙い、港湾整備、制度面の充実等、不断の取り組みを実施。

1. 港湾都市としてのシンガポールの歴史

シンガポールは、欧州・中東とアジア、太平洋とインド洋を結ぶ航路の要衝に位置します。元々は、数百人が住む漁村であったと言われていますが、この地理的重要性、優位性に着目したのが、1819 年にこの地へ上陸し「シンガポール建設の父」とも呼ばれるトマス・スタンフォード・ラッフルズです。ラッフルズがこの地に開設した自由貿易港は、以来、欧州・中東とアジア・オセアニアを結ぶ一大交易拠点として発展してきました。その後、マレーシア連邦からの分離独立を機に、国の生き残りをかけた国策の 1 つとして貿易立国を標榜し、地理的優位性を活かした海事政策を打ち出したのが、「シンガポール建国の父」と呼ばれるリー・クアンユー初代首相です。シンガポール船籍制度、海運優遇税制やシップファイナンス、港湾整備、世

界に先駆けた業務のIT化、海運企業誘致等々、ありとあらゆる政策を繰り出し、制度を充実させてきました。「シンガポールの二人の父」が築いた礎の下、今日でもシンガポール政府による不断の取り組みにより、海運産業はシンガポールの主要産業の1つとして発展し続けています。

2017年世界の港湾都市ランキング

2. シンガポール港の概要

ノルウェーのコンサルティング会社メノン・エコノミクスが行う「世界港湾都市ランキング」(最新ランキング 2017 年 4 月)で、シンガポールは総合首位となりました。これは 2012 年、2015 年調査に続き 3 回連続の総合首位であり、調査の回答者からは「5 年後も首位の座を維持する」と予想されているようです。

港湾都市シンガポールを支えるシンガポール港は、1997 年に民営化された PSA コーポレーション(政府系投資会社テマセク・ホールディングスが全額出資する持ち株会社 PSA インターナショナルの子会社)により、現在は中心部にあるタンジョンパガー、ケッペル、ブランの各ターミナルから構成されるシティ・ターミナルと、そこから 10 キロほど西に位置するパシルパンジャンの計 4 つの主要ターミナルから運営されています。シンガポールは東京 23 区ほどの国土という小さな島国でありながら、

シンガポール港を中心とする 2016 年のコンテナ取扱量は、首位・上海の 3,713 万 TEU*に次ぐ 3,090 万 TEU であり、2010 年以降、長らく世界第 2 位の地位を守っています(1 月 15 日の最新の発表によれば、2017 年の PSA のコンテナ取扱量は対前年 9% 増の 3,335 万 TEU)。

また、取扱コンテナの約 85% が積み替え貨物という点で、地理的優位性を活かした、港湾発展の歴史に沿った特徴が見られ、まさに「国際ハブ港」としての存在を印象付けるものとなっています。

このように、シンガポール港は世界をリードする国際ハブ港ですが、現在の港湾用地のリース期限の問題もあり、移転・集約が予定されています。まずは、シティ・ターミナルをパシルパンジャン・ターミナルへ集約し、その後、最終的には 2040 年に島内最西端のトゥアス・ターミナルへ移転・集約する計画です。この移転・集約を機に、現在の取扱量 4,000 万 TEU を大幅に上回る 6,500 万 TEU への能力拡大が計画されています。

*TEU…コンテナ個数を表す単位で、20 フィートコンテナ 1 個分が 1 TEU。

順位	総合	積み替え・出荷センター機能	海事金融・法律	海事関連技術	港湾物流機能	魅力・競争力
1	シンガポール	シンガポール	ロンドン	オスロ	シンガポール	シンガポール
2	ハンブルク	ハンブルク	オスロ	シンガポール	上海	オスロ
3	オスロ	アテネ	ニューヨーク	東京	ロッテルダム	コペンハーゲン
4	上海	ロンドン	シンガポール	上海	香港	ハンブルク
5	ロンドン	香港	上海	釜山	ハンブルク	ドバイ

出所：メノン・エコノミクス



シンガポール港ターミナル位置図

3. シンガポールの港湾政策

シンガポールでは、1997 年の PSA 民営化を機に、PSA が港湾運営に専念する一方、法令・規則の制定、航海安全、港湾環境等の制度面に関しては政府機関である海事港湾庁(MPA：

Maritime and Port Authority、以下 MPA)が行っています。業務範囲を官民で上手に住み分けることで、質の高いサービスの提供を実現してきました。地の利に加え、積極的に港湾政策（港湾整備、優遇税制等インセンティブ付与、世界でいち早くかつ積極的なIT導入による港湾業務の効率化、各種申告手続きや認可書発行、関税支払等の簡素化・迅速化、24時間運営等）を進めてきたことで、世界中の貨物が集まる利便性の高い「国際ハブ港」として君臨してきました。また、85%が積み替え貨物という特徴から、フィーダー船社(基幹航路の主要港とその他の港を結び、2次輸送を担う船会社)の積極的誘致を行う等、利便性の高い港湾づくりに現在でも力を入れています。

主要ターミナルの概況

ターミナル名	パシルパンジャン	タンジョンバガー	ブラン	ケッペル
面積	478ha	79.5ha	84ha	102.5ha
埠頭の長さ	11,584m	2,097m	2,325m	3,164m
最大深	18.0m	14.8m	15.0m	15.5m
コンテナバース数	33	7	8	14

【出所：PSAホームページ】

4. 熾烈な国際ハブ港争いの中で

世界トップクラスの港湾都市として高い評価を得ているシンガポールですが、近年は近隣アジア諸国とのハブ港争いが激しさを増しているようです。その背景には、工業化の進展や企業誘致のためアジア各国で港湾整備に力を入れていることがあるようです。他アジア諸国との熾烈な競争を受け、MPAは、国家の屋台骨たる海運産業を発展させるべく諮問委員会を立ち上げ、国際海事センター(IMC)としての地位強化に向けた戦略策定を行っています。

昨年9月に発表された同委員会のレポートでは、①海事クラスターの拡大、深化(海運企業の増加、船舶仲介市場でのシェア拡大)、②業界内の連携強化、③技術革新の強化(官民共同での新技術の開発、ビッグデータやIoTなどデジタル技術の活用を拡大)、④人材育成の強化、⑤国際基準の担い手となる(港湾管理やリスク・安全管理分野で世界のリーダーとなる)、の5つの柱が掲げされました。

また、今年1月には、前記レポートを受け、政府が進める革新的なビジネスモデルや新技術の導入を促すためのロードマップ「産業変革マップ(ITM)」の海運業版を公表。海運業界が生み出す付加価値を45億S\$引き上げるほか、5,000人強の新規雇用を創出する計画が発表されました。同時にイノベーションや生産性向上、人材育成などについて、企業や業界団体などと5つの覚書の締結も発表されています。

更に前述のとおり、トゥアス・ターミナルへの移転・集約により、コンテナ取扱能力が大幅に引き上げられます。トゥアスはマレーシア国境に近く、深水が確保できるため、近年急速に進むコンテナ船の大型化にも対応可能とのこと。また、トゥアス・ターミナルは、港湾の移転・集約によりパシルパンジャン・ターミナルと同様、自動化ターミナルとなる計画です。これにより、これまでシティ・ターミナルとパシルパンジャン・ターミナル間での積み替え時に要していたトラックでの移動時間やコストも軽減でき、オペレーションの効率アップ、価格競争力の強化等が期待されます。

5. 終わりに

シンガポールの主要産業の1つとして、シンガポール経済の発展を支え続ける海運産業。国際ハブ港争いが熾烈を極める中で、その地位を維持するためのシンガポールの港湾・海運政策は目を見張るものがあると同時に、生き残りをかけた決意を感じます。



拡張が続くパシルパンジャン・ターミナル

駐在生活記

タンジョンパガー

シンガポールの観光ガイド等でよく見かける、高層ビルが立ち並ぶラッフルズ・プレイスから南へ1駅。「タンジョンパガー」と呼ばれるエリアがあります。本編でご紹介したタンジョンパガー・ターミナルの御膝元で、最近では、シンガポールで一番高いビル「タンジョンパガーセンター」が竣工したり、多くの日系飲食店、小売店の出店が続くエリアです。

タンジョンパガーについて調べてみたところ、元々漁村であったものが、19世紀初期には大規模農園地帯へ。一大交易拠点として急成長を始めた19世紀後半には、主要港であったシンガポール川河口付近のキャパシティ不足から、この地に新しい港が建設され、様々な海運会社や貿易会社が集まる地区へと姿を変えました。そのため、タンジョンパガーの新港とシンガポール川沿いの倉庫との間の幹線道路として、現在のタンジョンパガーロードが整備され、19世紀終わりにはショップハウスや住居が立ち並び、急激に都市化が進んだようです。

また、20世紀になると、新港と倉庫間の主要交通手段であった人力車の駅やマレーシア内陸部への定期列車の駅が建設され、輸送の中心地としても大きな役割を果たしてきた地区で、シンガポールの変貌と共に変化を遂げた街です。

本編のとおり、タンジョンパガー・ターミナルは既に移転が決まっています。日系海運会社の方の話では、現在は、自動車の積み替えやコンテナの取り扱いの一部業務に縮小されており、既にクレーン解体等も始まって移転準備が着々と進んでいるようです。では、移転後のタンジョンパガー・ターミナルの跡地は!? というと、「グレーター・サザン・ウォーターフロント・シティ」プロジェクトの下、商業・住宅地区として複合開発が行われる予定で、その規模はマリーナ・ベイの3倍とのこと。再開発により、これまでとはまた違った景色となりシンガポールの新しい顔となるのでしょうか！

本編の話と絡め、違ったネタをもう1つご紹介すると、タンジョンパガーはリー・クアンユー初代首相の選挙区であり、政治家としての基盤の地であったとのこと。

これらの様々な話を耳にすると、「タンジョンパガー」エリアは、まさにシンガポールの歩みそのままを映し出している地であるようにも感じられます。これからは、シンガポールの歴史を感じながらこのエリアを散策してみたいと思います！

(筆者：本島 清隆)



旧マレー鉄道(2011年廃線)の終着駅であった
旧タンジョンパガー駅



既に移転が進むタンジョンパガー・ターミナル

【参考文献】

PSAホームページ、現地報道、現地情報紙「AsiaX」、日本経済新聞、「シンガポールを知るための65章」、横浜市港湾局HP

ここに記載されている情報は、情報提供を目的として作成したもので、何らかの勧誘を行うものではありません。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成しておりますが、その正確性や妥当性を保証するものではありません。ご利用にあたってはお客様ご自身でご判断くださいますよう宜しくお願い申し上げます。